

006382

广铁集团志

GUANG TIE JITUAN ZHI

1896~2000

中国铁道出版社

广铁集团志

GUANG TIE JITUAN ZHI

1896~2000

广州铁路(集团)公司史志编委会编

中国铁道出版社

2002年·北京

(京)新登字 063 号

ISBN 7-113-03637-6



9 787113 036379 >

图书在版编目(CIP)数据

广铁集团志/广州铁路(集团)公司史志编委会编

-北京:中国铁道出版社,2002.1

ISBN 7-113-03637-6

I.广… II.广… III.广铁集团-2002-志IV.F532.865.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 77033 号

书 名:广铁集团志

作 者:广州铁路(集团)公司史志编委会

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市宣武区右安门西街8号)

责任编辑:罗桂英

封面设计:梁末妮

印 刷:广州铁路(集团)公司印刷厂

开 本:787×1092 1/16 印张:50.25 插页:2 字数:1160千

版 本:2002年1月第1版 2002年1月第1次印刷

印 数:1-1200册

书 号:ISBN 7-113-03637-6/F.303

定 价:160元

序

我们送走的不仅是昨天，而是已经过去的峥嵘岁月；我们迎来的也不仅是今天，而是一个充满机遇与挑战的新纪元。正是在此世纪之交、时空更迭之际，记载湘、粤、琼三省铁路发展历程的《广铁集团志》正式出版发行了。

窥一斑而知全豹。百年广铁的历史是中国铁路百年历史的缩影。

清光绪二十四年（1898年）八月，大英帝国以强权政治夺得中国五条铁路的筑路贷款权，其中就有178.6公里的广州至香港九龙铁路，建成后被划分为华、英两段，分由中、英两国管理。正是这条原本设备简陋的铁路，一百年后的今天，已建成为我国目前科技装备水平最高的铁路，行驶着运行速度最快的列车！

从无到有，由小到大，由弱变强。从1953年建局以来，特别是党的十一届三中全会后，广铁人锐意改革、积极进取，创造了南中国铁路的辉煌：率先实行全面经济承包，率先实行资产经营责任制，率先实现运输行业扭亏；创建了中国铁路第一家运输企业集团、第一家境外上市公司、第一家在有分局的铁路局体制下的客运公司；合资铁路建设里程名列全国铁路第一，累计上交利税名列全国铁路第一；连续三年被评为全国工交、商业系统经济效益先进单位，连续十年获得全国思想政治工作优秀企业称号，先后获得国家经委授予的“六五”技术进步先进企业全优奖、“七五”国家级企业技术进步奖、全国企业改革十年创新杯。今天，

广铁集团已发展成拥有近 18 万员工、700 多亿元企业总资产的特大型企业，经国务院批准为全国 120 家试点企业集团之一，并被纳入全国 512 家重点国有企业。

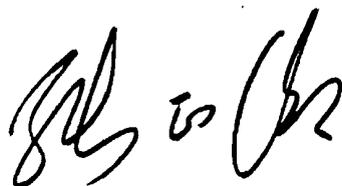
在广铁波澜壮阔的历史画卷中，广铁人经历了许许多多创业的艰辛、成功的喜悦和难忘的教训。如果没有昨天成功的经验以资借鉴，我们难以创造出今天的辉煌；如果没有过去失误的教训以供吸取，或许我们要多走不少弯路。

以史为鉴，可以兴邦。洋洋百余万言的《广铁集团志》，“文不甚深，言不甚俗”，把对历史功过得失的评估和对铁道事业发展规律的揭示寓于史实记述之中，既为指导现实，筹划未来提供了可资借鉴的可靠依据，也为进行爱国爱企、敬岗敬业教育提供了一部颇为难得的教材。

《广铁集团志》所记载的，是广铁发展史上的精彩序篇，一代又一代广铁人是主角、也是作者。

新世纪更辉煌的明天正在向我们走来，未来更灿烂的篇章有待我们继续挥写。

是为序。



2001 年 1 月

广州铁路（集团）公司史志编纂委员会

主任委员 张正清 江林洋
副主任委员 李代华 李科烈 韩 彧 唐鼎宏 石达成 陈章连 安国栋 谷鸿溪
潘浚源（常务） 曹伯魁
委 员 （以姓氏笔划为序）
马寿生 马国兴 王国华 王振东 王精华 龙自强 申 毅 卢达蝶
冯启富 刘显荣 刘道湘 刘继青 吴俊光 吴候辉 吴遗全 沈 钧
沈建民 李万云 李长玉 李文新 李汝彤 李重庆 李铁清 李新民
肖继龙 陈向前 陈志中 陈进森 陈明江 张云祥 张和平 张桂生
周 顺 周学志 周继刚 林保球 罗会学 郑邦嘉 姚光兴 俞纪根
赵根荣 禹筱青 荀耀林 徐 凌 唐百钢 唐建伟 耿冠文 黄 钟
黄利卡 龚延祥 龚连平 梁盛昌 董亚平 曾运志 傅春彬 蒋桂桥
谭光明 蔡宗周 潘晨光
史志办主任 彭明华

《广铁集团志》编辑部

主 编 潘浚源
副主编 龚连平 王荣华 孙长松 彭明华（常务） 于穗珍
编 辑 王有学 刘春梅 李伯阳 狄明义 吴 伟 张君牧 时敬兰 周友唐
周济恒 聂怡发 顾寿椿 曹邦超 梁末妮
总纂稿 彭明华
总校对 李伯阳

广州铁路（集团）公司史志编纂委员会

主任委员 张正清 江林洋
副主任委员 李代华 李科烈 韩 彧 唐鼎宏 石达成 陈章连 安国栋 谷鸿溪
潘浚源（常务） 曹伯魁
委 员 （以姓氏笔划为序）
马寿生 马国兴 王国华 王振东 王精华 龙自强 申 毅 卢达蝶
冯启富 刘显荣 刘道湘 刘继青 吴俊光 吴候辉 吴遗全 沈 钧
沈建民 李万云 李长玉 李文新 李汝彤 李重庆 李铁清 李新民
肖继龙 陈向前 陈志中 陈进森 陈明江 张云祥 张和平 张桂生
周 顺 周学志 周继刚 林保球 罗会学 郑邦嘉 姚光兴 俞纪根
赵根荣 禹筱青 荀耀林 徐 凌 唐百钢 唐建伟 耿冠文 黄 钟
黄利卡 龚延祥 龚连平 梁盛昌 董亚平 曾运志 傅春彬 蒋桂桥
谭光明 蔡宗周 潘晨光
史志办主任 彭明华

《广铁集团志》编辑部

主 编 潘浚源
副主编 龚连平 王荣华 孙长松 彭明华（常务） 于穗珍
编 辑 王有学 刘春梅 李伯阳 狄明义 吴 伟 张君牧 时敬兰 周友唐
周济恒 聂怡发 顾寿椿 曹邦超 梁末妮
总纂稿 彭明华
总校对 李伯阳

凡 例

一、《广铁集团志》以马克思列宁主义、毛泽东思想和邓小平理论为指南，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，全面系统地记述广东、湖南、海南三省铁路的历史与现状。

二、本志记事，上起事物的发端 1896 年，下限断至 2000 年（其中 1993 年 2 月广州铁路（集团）公司成立后的情况单独成篇载于本志书最后）。为记述某项事物的完整性，个别章节中的部分内容下限适当延伸。本志本着“详今略古”的原则，重点记述 1949 年 10 月中华人民共和国成立以后广州铁路局、广州铁路（集团）公司的史实。

三、由于本志编纂工作起步较早，叙事区域范围以广州铁路局 1992 年底管辖为主，对历史上曾管辖过的地区，只简单予以记述。

四、本志采用述、记、志、传体裁，内设《概述》、《大事记》；“志”分篇、章、节、目，有关图表、照片穿插其中。全书除引用原文外，均以第三人称记述。文体除大事记采用编年记事体，概述采用著述体外，全志一律采用现代汉语（语体文）记叙体。

五、本志记述历史朝代、机构、官职、地名、人名，均依当时称谓。历史记年加注公元纪年。科技术语、名词、名称一般采用中文名称。机构名均以文件公布名称为准。

六、本志各项数据均采用广州铁路局计划统计处《广州铁路局统计资料汇编》和广州铁路（集团）公司计划统计处印发的《广州铁路（集团）公司统计资料汇编》的数字，《汇编》没有的，采用主管部门提供的数字。数字书写按国家语言文字工作委员会等 7 个部门 1987 年 2 月起试行的《关于出版物上数字用法的试行规定》执行。计量单位按国务院 1984 年 2 月 27 日颁布的《中华人民共和国法定计量单位》及铁道部 1984 年规定的《铁路常用计量单位和称号》执行。记述历史事件中的计量时，仍按当时使用的旧计量单位记载。

七、志中字体，除必要时使用引文的繁体字外，一律用国务院公布的《汉字简化方案》中的简化字。

八、本志内的机构、会议、文件等名称第一次出现时，均使用全称，并注明后用简称。

九、人物篇遵循生不立传原则，劳动模范及其他人物只列表简介。

目 录

序.....	(1)
凡例.....	(4)
概述.....	(1)
大事记	(15)
第一篇 铁路建设	
第一章 铁路干线	(51)
第二章 铁路支线	(96)
第三章 铁路枢纽	(105)
第四章 铁路枢纽外二等以上大站	(118)
第五章 特大桥及特长、长隧道	(126)
第六章 工业企业铁路专用线	(133)
第七章 地方铁路	(137)
第八章 合资铁路	(153)
第九章 基建管理	(160)
第二篇 运输生产	
第一章 行车组织	(189)
第二章 旅客运输	(214)
第三章 货物运输	(232)
第四章 军事运输	(249)
第五章 机务	(255)
第六章 车辆	(277)
第七章 工务	(290)
第八章 电务	(310)
第九章 路风建设	(329)
第三篇 运输安全	
第一章 行车安全	(377)
第二章 路外安全	(345)
第三章 客运安全	(348)
第四章 货运安全	(350)
第四篇 工业生产	
第一章 机车车辆配件	(355)
第二章 工务器材	(357)

第三章	采石	(359)
第四章	电务器材	(360)
第五章	装卸机械	(361)
第六章	其他	(363)
第五篇 铁路管理		
第一章	管理体制及改革	(367)
第二章	技术管理	(383)
第三章	计划统计管理	(388)
第四章	劳动工资管理	(398)
第五章	财务	(413)
第六章	审计监督	(434)
第七章	行政监察	(438)
第八章	干部管理	(441)
第九章	物资设备管理	(456)
第十章	行政管理	(468)
第六篇 科技 教育		
第一章	科学技术	(477)
第二章	电子计算技术	(488)
第三章	教育	(492)
第七篇 多元经济		
第一章	多种经营	(513)
第二章	集体经济	(523)
第三章	对外经济	(532)
第四章	旅游服务	(535)
第八篇 生活 卫生 房地产 环保		
第一章	生活	(539)
第二章	卫生	(547)
第三章	房地产	(559)
第四章	环境保护	(564)
第九篇 中国共产党广州铁路局组织		
第一章	组织沿革	(571)
第二章	党员代表大会	(582)
第三章	重要决策	(584)
第四章	组织建设	(594)
第五章	思想建设	(605)
第六章	党校	(615)

第七章	报刊	(618)
第八章	纪律检查	(625)
第九章	统一战线	(630)
第十章	保密工作	(634)
第十一章	直属工作	(636)
第十篇 群众团体 民主党派		
第一章	工会	(643)
第二章	共青团	(660)
第三章	学会 协会 研究会	(762)
第四章	民主党派	(678)
第十一篇 政法 人武		
第一章	政法委员会	(685)
第二章	公安	(688)
第三章	检察	(699)
第四章	审判	(704)
第五章	战备武装	(711)
第十二篇 人物		
第一章	传略	(719)
第二章	人物表	(741)
第十三篇 铁路分局(公司)		
第一章	广州铁路分局	(755)
第二章	衡阳铁路分局	(758)
第三章	株洲铁路分局	(760)
第四章	长沙铁路分局	(761)
第五章	怀化铁路分局	(764)
第六章	广深铁路总公司	(768)
第七章	海南铁路总公司	(770)
第十四篇 广州铁路(集团)公司		
第一章	广铁集团的改革	(777)
第二章	运输生产	(783)
第三章	铁路建设	(788)
第四章	科技教育	(792)
第五章	精神文明建设	(793)
跋		(796)

概 述



广州铁路局地处祖国南大门，跨越湖南、广东、海南三省，管辖三省境内铁路并担负着管内的铁路客货运输任务，是一个以运输为主业，多元化经营的大型国有企业。截止1992年末，管内有京广、湘黔、浙赣、湘桂、焦柳、广深、广三、海南八石、西环、六安共10条干线以及醴茶、清潞、娄邵、韶山、资许、黄埔共6条支线，地方铁路有三茂、广梅汕、南岭、曲仁、云浮等11条，铁路正线延展长度4958.3公里（其中国家铁路4181.5公里，地方铁路768.8公里），营业里程3000.9公里，其中双线区段1095.8公里，构成纵贯南北的运网中轴，同时也沟通横贯江南的东西路网，与株洲、衡阳、怀化、广州四大枢纽站贯穿衔接，形成北通华北，南连港九，东达浙赣，西接云贵，邻赣接川的重要地理位置，与公路、水运构成纵横交错，四通八达的交通运输网络。素有“鱼米之乡”和“有色金属之家”著称的湖南省和广东省富饶的珠江三角洲，沃野千里，水网密布。因此，使广州铁路局发展铁路运输有着十分优越的地理环境。

管内铁路沿线的基本地形地貌，多为丘陵地带，粤北、湘西为山地。北回归线贯穿广东省中部，在京广铁路军田车站穿越。广东省气候属亚热带、热带湿润季风气候。年均气温19摄氏度以上，大部分地区终年不见霜雪。全省年均降雨量多在1500毫米以上，英德以南无严寒酷暑，每年5月~8月雨季，江水上涨，京广铁路沙口至源潭近100公里处为水害多发地段。湖南省属亚热带湿润季风气候，冬季较为寒冷。年平均气温16~18.5摄氏度。全年无霜期260天~230多天，年均降雨量在1250~1750毫米之间。线路跨越湘江、珠江等主要河流。

广州铁路局下属设有广州、长沙、怀化三个分局，广深、海南铁路总公司、工程总公司和工务大修工程公司，另外还有受广东省委托代管的三茂铁路公司和地方铁路公司以及正在兴建的广梅汕铁路公司。截止1992年，全局共有客货营业车站339个，独立核算的基层单位365个，职工16.2万人，拥有机车837台（其中电气、内燃机车占75%），客车2423辆，通信架空明线1971杆长公里，电缆4647.7皮长公里。固定资产总值100.1亿元。货物发送量8375.2万吨，旅客发送量8924.7万人，换算周转量1200.63亿吨公里。

广州铁路局毗邻港澳，地处改革开放前沿，管内京广、广深铁路是中国对外贸易的主要通道，由深圳过轨和黄埔港的出口物资以及港澳台同胞、侨胞和国际友人、旅游者大多数经由管内中转和送达，外贸专列和广九旅客直通车每天固定开往香港，成为对外开放的国际长廊。

管内铁路沿线旅游资源和矿产资源十分丰富，湖南省的有色金属及稀有金属在国内占有重要位置，广东省的硫铁矿、砂钛矿、锆英石、玻璃砂、泥炭土的储藏量占全国首位。湘西的张家界、湘北的洞庭湖、湘南的衡山、粤北的丹霞山、南华寺、宝晶宫、金鸡岭、粤西的七星岩、鼎湖山，海南的天涯海角等著名的自然景观，吸引着成千上万的旅游者，韶山、花明楼等老一辈革命家故居，更使瞻仰之人络绎不绝。因此，广州铁路局专门开行长沙—韶山，长沙—大庸，深圳—韶关，广州—张家界，广州—肇庆，三水—茂名等旅游专列，为广大旅客观光祖国大好河山提供了很大的方便。旅游专列的开

行，不但有力地促进所在地区的开发，增进文化、经济交往，还使湘粤琼三省自然景观蜚声中外，收到很好的社会效益。

优越的地理位置和自然条件，丰富的旅游和物产资源，秀丽的自然风光和人文景观，为广州铁路局的改革与开放，提供了广阔的前景。

二

广州铁路局管内现有线路的形成，经历一个漫长的历史过程。从1896年清政府初议兴建粤汉铁路算起，到1992年广州铁路局建局40周年，前后已有97年的历史。

在旧中国，铁路伴随着帝国主义的侵略、扩张和掠夺而产生的。这个历史的根源，决定了旧中国铁路畸形发展的必然。清光绪二十二年（1896年）粤汉铁路干线始及湖南，光绪二十五年清政府拨款修筑萍（乡）醴（陵）铁路。光绪三十一年铁路修筑至株洲，始称株（洲）萍（乡）铁路，湖南省内才有第一条铁路。广东省境内，从光绪二十二年初议兴建粤汉铁路到民国二十五年（1936年），先后建成广三、粤汉及广九铁路。但是，在半殖民地半封建的旧中国，铁路建设甚为缓慢，湘、粤、琼三省的铁路建设至1949年建国前夕，仅有铁路1379.5公里，其中湖南省有铁路干线803.5公里，广东省（含海南岛）仅有铁路576公里，且分布不均，设备陈旧落后，技术标准低下，即是象粤汉铁路这样贯通粤湘两省的干线，线路规定的最高容许速度的岳阳以北线路，也只有每小时35公里，机车牵引定数不超过800吨。广东省境内粤汉铁路南段新岩下、田头水、长埗、曲江、滘江等5座桥梁在国民党军队溃退时被炸毁，能通车地段连同广三、广九线合计仅有266公里。

中华人民共和国成立，为铁路建设的发展揭开了新的篇章。新中国成立后，党和国家领导十分关心铁路建设，投入大量人力、物力和财力，积极修复被国民党军队破坏的铁路设施，全面改造既有铁路，并抓紧新的铁路建设。广州铁路局就是在这种情况下于1953年建局的。建局时，管内铁路全部是单线，正线延展长度为1498.9公里，营业里程1493.2公里，设备十分落后，职工50505人，固定资产仅6.3亿元。建局后40年间，在党中央、国务院的亲切关怀下，在湘、粤、琼三省和铁道部的领导下，在三省人民的热情支持下，经过全局职工的辛勤劳动，铁路建设发展很快，三省共修建新线、复线1100公里。湖南省境内先后建成湘黔、枝（城）柳（州）、醴（陵）茶（陵）、娄（底）邵（阳）、韶山、清潞等6条新铁路和京广铁路武（昌）衡（阳）段复线。铁道部与湖南省合资修建长（沙）石（门）铁路264公里正式立项，初步设计于1992年底经部、省鉴定。广东省境内先后建成黎（圩）湛（江）、河（唇）茂（名）铁路管内段150公里、三（水）茂（名）铁路。修复海南岛铁路并将窄轨铁路改造成为标准轨距铁路，此外还新建黄流、岭头至八所干线。在京广铁路衡广段复线建设中，党和国家的主要领导曾多次深入视察，1988年12月16日衡广复线铁路建成，国务院总理李鹏为通车典礼剪彩并题词，铁道部长李森茂、湖南省长熊清泉、中共广东省委书记林若等参加通车典礼。新中国成立后，到1992年底，中央对广州铁路局铁路建设累计投资额达57.1亿元，营业里程已达3000.9公里，相当于旧中国50年修建铁路总里程1.95倍。

纵观广州铁路局铁路建设发展的历史，大体可分为5个时期：一是20世纪初到40

年代末。这个时期，帝国主义、封建主义和官僚买办阶级对湘、粤铁路的修建和经营，既争夺又勾结，实行分线而治，垄断经营，把湘、粤铁路作为控制国家经济命脉和掠夺、榨取人民财富的工具，充分反映当时铁路的殖民地和半殖民地性质。二是新中国成立初期到 50 年代末。这个时期，集中力量抢修恢复经营和对既有干线和设施进行技术改造。线路容许速度从新中国成立初期的 20 公里/小时~35 公里/小时，提高到 60 公里/小时，货物周转量也比新中国成立初期提高 8 倍多，适应了当时国民经济对铁路运输的需求。三是 60 年代初到 70 年代后期。湘、粤人民奋力排除“文化大革命”动乱带来的干扰，坚持不懈地兴建铁路。湘黔、枝柳、醴茶、韶山、清潞和京广复线武(昌)衡(阳)段等新铁路，就是这个时期建成的。此外，广东省境内还扩建南岭支线，完成石八线扩轨工程，新建一级三场的广北编组站和广州客运站。四是 70 年代末到 80 年代中期。这个时期是运能与运量矛盾突出时期。重点放在现代化建设，大量采用高、新技术，进行设备更新，实现牵引动力内燃化，通信、信号自动化和半自动化等等。但是，改革与开放带来了国民经济高速发展，运输能力已经达到极限与日益增长的运量发生冲突，形成运能难以满足运量需要的矛盾。五是 80 年代后期到 90 年代初，湘、粤铁路进入振兴时期。铁道部根据中央、国务院对铁路的要求，提出了以扩能为中心，北战大秦，南攻衡广，东取华东的战略建设规划，并积极付诸行动。1988 年 12 月，衡广复线建成，标志着“南攻衡广”的战略目标实现，有效地改善了京广铁路衡广段“南北不畅”的局面，为第二次振兴奠定扎实基础。

广州铁路局 16.2 万职工是一支具有光荣革命传统的队伍。最早接受中国共产党及其领袖人物的培育，早在“五四”运动时就以产业大军的姿态登上政治舞台。毛泽东、刘少奇、李立三等多次到铁路工人中宣传马列主义，建立党的组织。1923 年中共安源第七支部在株洲南站、广东粤汉铁路支部在广州黄沙站相继成立之后，铁路工人在党的领导下，积极参加北伐战争和“秋收起义”、“广州起义”。抗日战争时期，铁路工人不顾生命危险，完成繁重的军运任务，为抗日胜利作出巨大贡献。解放战争时期，积极开展护路保车斗争，日夜抢修铁路，完成支前运输任务。在社会主义建设时期，以主人翁的姿态，增产节约，挖潜提效，为现代化建设作出新的贡献。

三

中共十一届三中全会以来，广州铁路局坚持四项基本原则，坚决贯彻改革、开放、搞活的总方针，以“创一流、夺冠军”的企业精神，锐意进取，奋力拼搏，积极搞好企业内部改革，不断提高职工队伍的整体素质，大力推进技术进步和现代化管理。千方百计挖掘运输潜力，努力探索中国铁路建设和管理的新路子，取得了显著的成绩。

1. 运输生产持续发展，经济效益显著增加。全局广大职工长年累月，默默无闻地战斗在铁道线上，为祖国铁路事业的发展做出巨大的贡献。改革开放以来，客货运量年年突破，各项运输指标年年刷新，特别是铁路建设改造的加快和科技教育的发展，使铁路局的运输能力在“七五”和“八五”期间有了更大的提高。

1992 年，铁路局完成旅客发送量 8924.7 万人次，比 1978 年增长 179.4%；货物发送量完成 8375.2 万吨，比 1978 年增长 15.4%；换算周转量完成 1200.63 亿吨公里，比

1978年增加821.2亿吨公里，特别是在衡广复线建设中，铁路局千方百计采取有效措施，成功地打破在既有线“搞施工、减运量”的常规，并且每年以100万吨以上的幅度递增，创造了运输与施工两兼顾、双丰收的好成绩。

在编解能力方面，“七五”期末与“六五”期末相比，解体列车增加26.7%，编组列车增加20%；干线输送能力方面，京广铁路增长一倍，广深铁路增长66.2%，湘黔铁路增长50.3%，焦柳铁路增长80.4%，浙赣铁路增长28.6%；货物装卸能力方面，广州地区提高82.9%，长沙地区提高46.7%，株洲地区提高16.6%，全局增加775.3万吨装卸能力，日均装车增加524辆，日均卸车增加701辆。

在机车牵引能力方面，内燃、电力牵引总走行公里比“六五”期末增长88.2%，完成总重吨公里增加1.27倍；机车车辆检修能力方面，内燃机车架修台数增长93.8%，定修台数增长59.5%，电力机车已达到年架修15台的能力，并实行ND₂机车简易厂修；客车段修增长50.1%，辅修增长30.5%，货车段修增长23.7%，辅修增长43.9%，货车简易厂修增长近6倍，机械保温车厂修1990年达到208辆，较好地解决了进口机械保温车无法厂修的问题。

随着改革开放的逐步深入，经济效益稳步增长。1992年末与“七五”期末比较，换算周转量增长59%，运输收入增加1.32倍，综合劳动经济效益指标达到全路先进水平。“七五”期间，全局还节煤68.5万吨，节油37.4万吨，节电23.4万千瓦小时，价值4.3亿元。劳动生产率提高27.4%。1992年全局完成运输收入45.48亿元，比1978年增长8倍，1987年到1990年全面承包期，仅上缴国家税利达16.3亿元。

2. 技术装备不断改善，企业教育不断发展。广州铁路局自“六五”以来，就始终把“科教兴路”，提高运输技术装备的总体水平作为振兴路局的战略措施，有力地推动了全局安全运输生产的发展和企业后劲的增强，取得了显著的效果。“七五”期间，路局又把应用先进技术，确保安全生产作为科技进步和深入发展的重中之重，除修建新线外，还从既有线的技术改造入手，大力修建复线，有效地改变铁路的不适应状况，大大提高了运输能力。

1992年与1978年比较，广州铁路局营业公里增加622.1公里，复线里程增加665.8公里，全局复线率达39%，每米50公斤以上重型钢轨铺设里程增加2823.5公里，仅改革开放12年来，路局就完成基建投资40亿元，比1978年前的总投资增加2.7倍。因此，全局客运站的服务设施，普遍得到了改善，一些较大的客运站都进行了新建或改扩建，同时全局编组站和货场的扩建改造步伐也大大加快，使货物运输能力有了较大提高。

在运输装备的数量、质量和技术水平方面都有很大的提高，部分专项技术装备还进入全路的先进行列。1992年与1978年比较，全局配属机车增加459.6台，内燃电力牵引工作量比重已达89.08%，比“六五”期末提高51.18%，高于全路内燃电力牵引完成工作量比重70.9%的水平。在车辆配属方面，全局已拥有空调客车共404辆，比1985年末增加282辆，占全路空调客车总数的26.9%，同时对客车普遍进行了更新，现有客车的照明、通风、供水、取暖等都有了保证，从而提高了旅客旅行的舒适性和安全性。

随着运输生产的发展，全局的通信、信号设备进展更为突出，截止1992年，全局